ARTICLE 251.
CLASSIFICATION ET DEFINITONS

ARTICLE 1. CLASSIFICATION

1.1. CATEGORIES ET GROUPES

Les automobiles utilisées en compétition sont réparties dans les catégories et groupes suivants :

Catégorie I :
- Groupe N : Voitures de Production
- ***Groupe R : Voitures de Tourisme ou de Grande Production de Série***
- Groupe A : Voitures de Tourisme
- Groupe B : Voitures de Grand Tourisme
- Groupe SP : Voitures de Super Production
- Groupe T2 : Voitures Tout-Terrain de Série

Catégorie II :
- Groupe T1 : Voitures Tout-Terrain Modifiées
- Groupe T3 : Voitures Tout-Terrain Améliorées
- Groupe GT3 : Voitures de Grand Tourisme de Coupe
- Groupe GT2 : Voitures de Grand Tourisme de Série
- Groupe GT1 : Voitures de Grand Tourisme
- Groupe CN : Voitures de Sport-Production
- Groupe D : Voitures de Course de Formule Internationale
- Groupe E : Voitures de Course de Formule Libre

Catégorie III :
- Groupe F : Camions de Course
- Groupe T4 : Camions Tout-Terrain

1.2. CLASSES DE CYLINDREE

Les voitures seront réparties d'après leur cylindrée-moteur, dans les classes suivantes :

1.	jusqu'à			500 cm^3
2.	de plus de	500 cm^3	à	600 cm^3
3.	de plus de	600 cm^3	à	700 cm^3
4.	de plus de	700 cm^3	à	850 cm^3
5.	de plus de	850 cm^3	à	1000 cm^3
6.	de plus de	1000 cm^3	à	1150 cm^3
7.	de plus de	1150 cm^3	à	1400 cm^3
8.	de plus de	1400 cm^3	à	1600 cm^3
9.	de plus de	1600 cm^3	à	2000 cm^3
10.	de plus de	2000 cm^3	à	2500 cm^3
11.	de plus de	2500 cm^3	à	3000 cm^3
12.	de plus de	3000 cm^3	à	3500 cm^3
13.	de plus de	3500 cm^3	à	4000 cm^3
14.	de plus de	4000 cm^3	à	4500 cm^3
15.	de plus de	4500 cm^3	à	5000 cm^3
16.	de plus de	5000 cm^3	à	5500 cm^3
17.	de plus de	5500 cm^3	à	6000 cm^3
18.	plus de	6000 cm^3		

Sauf dispositions contraires, éventuellement imposées par la FIA pour une catégorie d'épreuves déterminée, les organisateurs ne sont pas tenus de faire figurer toutes les classes dans les règlements particuliers et de plus, restent libres de réunir deux ou plusieurs classes consécutives suivant les circonstances propres à leurs épreuves.
Aucune classe ne pourra être subdivisée.

ARTICLE 2. DEFINITIONS

2.1. GENERALITES

2.1.1. Voitures de production de série (Catégorie I) :
Voitures au sujet desquelles a été constatée, à la demande du constructeur, la fabrication en série d'un certain nombre de voitures identiques (voir ce mot) dans une période de temps donnée, et destinées à la vente normale à la clientèle (voir cette expression).
Les voitures doivent être vendues conformes à la fiche d'homologation.

2.1.2. Voitures de compétition (Catégorie II) :
Voitures construites à l'unité et uniquement destinées à la compétition.

2.1.3. Camions (Catégorie III)

2.1.4. Voitures identiques :
Voitures appartenant à une même série de fabrication et qui ont la même carrosserie (extérieure et intérieure), les mêmes parties mécaniques et le même châssis (étant entendu que ce châssis peut être partie intégrante de la carrosserie dans le cas d'un ensemble monocoque).

2.1.5. Modèle de voiture :
Voiture appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception et une ligne extérieure déterminées de la carrosserie, et par une même exécution mécanique du moteur et de l'entraînement des roues.

2.1.6. Vente normale :
Il s'agit d'une distribution à la clientèle particulière par le service commercial du constructeur.

2.1.7. Homologation :
C'est la constatation officielle faite par la FIA qu'un modèle de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans les Voitures de Production (Groupe N), Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Grand Tourisme (Groupe B), Voitures Tout-Terrain de série (Groupe T2) du présent règlement.
La demande d'homologation doit être présentée à la FIA par l'ASN du pays de construction du véhicule et donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation (voir ci-après).
Elle doit être faite en conformité avec un règlement spécial dit "Règlement d'homologation" établi par la FIA.
Toute homologation d'un modèle construit en série devient caduque 7 ans après l'abandon définitif de la construction en série du dit modèle (production annuelle inférieure à 10 % du minimum de production du groupe considéré).
L'homologation d'un modèle ne peut être valable que dans un seul groupe, Voitures de Production (Groupe N) / Voitures de Tourisme (Groupe A) / Voitures de Tout-Terrain de Série (Groupe T2) ou Voitures de Grand Tourisme (Groupe B). Le passage en Groupe Voitures de Production (Groupe N) / Voitures de Tourisme (Groupe A) / Voitures de Tout-Terrain de Série (Groupe T2) d'un modèle déjà homologué en Voitures de Grand Tourisme (Groupe B) annule l'effet de la première homologation.

2.1.8. Fiches d'homologation :
Tout modèle de voiture homologué par la FIA fait l'objet d'une fiche descriptive dite "fiche d'homologation", sur laquelle sont indiquées les caractéristiques permettant d'identifier le dit modèle.
Cette fiche d'homologation définit la série telle que l'indique le constructeur.
Selon le groupe dans lequel courent les concurrents, les limites des modifications autorisées en compétition internationale par rapport à cette série, sont indiquées par l'Annexe J.
La présentation des fiches au contrôle de vérification et/ou avant le départ pourra être exigée par les organisateurs qui seront en droit de refuser la participation du concurrent en cas de non-présentation.
La fiche présentée doit impérativement être imprimée :
- ***Soit sur papier estampillé / filigrané FIA***
- ***Soit sur papier estampillé / filigrané par une ASN uniquement dans le cas où le constructeur est de même nationalité que l'ASN.***

De même, en cas d'utilisation d'une voiture de Groupe A équipée d'une variante-kit (voir ci-après) touchant le châssis/coque, le certificat original fourni lors du montage par un centre agréé par le constructeur devra être présenté.

Si la date de validité d'une fiche d'homologation se situe en cours d'épreuve, cette fiche sera valable pour cette épreuve pendant toute sa durée.
En ce qui concerne le Groupe Voitures de Production (Groupe N), outre la fiche spécifique à ce groupe, on devra également présenter la fiche Groupe Voitures de Tourisme (Groupe A).
Au cas où la comparaison d'un modèle de voiture avec sa fiche d'homologation laisserait subsister un doute quelconque, les commissaires techniques devraient se référer au manuel d'entretien édité à l'usage des concessionnaires de la marque ou bien au catalogue général comportant la liste des pièces de rechange.
Au cas où cette documentation ne se révélerait pas suffisamment précise, il sera possible d'effectuer des vérifications directes par comparaison avec une pièce identique, disponible chez un concessionnaire.
Il appartient au concurrent de se procurer la fiche d'homologation concernant sa voiture, auprès de son ASN.

Description :

Une fiche se décompose de la façon suivante :
1) Une fiche de base décrivant le modèle de base.
2) Eventuellement un certain nombre de feuilles supplémentaires décrivant des extensions d'homologation qui peuvent être des "variantes", des "errata" ou des "évolutions".
a - Variantes (VF, VP, VO, VK)
Ce sont, soit des variantes de fournitures (VF) (deux fournisseurs livrent au constructeur une même pièce et le client n'est pas en mesure de choisir), soit des variantes de production (VP) (livrables sur demande et disponibles chez les concessionnaires), soit des variantes options (VO) (livrables sur demande spécifique), soit des "kits" (VK) (livrables sur demande spécifique).
b - Erratum (ER)
Il remplace et annule un renseignement erroné fourni précédemment par le constructeur sur une fiche.
c - Evolution (ET-ES)
Caractérise des modifications apportées à titre définitif au modèle de base (abandon complet de la fabrication du modèle sous son ancienne forme pour l'évolution du type ET), ou une évolution sportive (ES) destinée à rendre plus compétitif un modèle.

Utilisation :

1) Variantes (VF,***VP***, VO, VK) :
Le concurrent ne peut utiliser toute variante ou tout article d'une variante, à sa convenance, qu'à la condition que toutes les données techniques du véhicule ainsi conçu se trouvent conformes à celles qui sont décrites dans la fiche d'homologation applicable à la voiture, ou expressément autorisées par l'Annexe J.
Le mélange de plusieurs VO sur les éléments suivants est interdit : turbocompresseur, freins et boîte de vitesse.
Par exemple, le montage d'un étrier de frein défini sur une fiche variante n'est possible que si les dimensions des garnitures, etc. ainsi obtenues se trouvent indiquées sur une fiche applicable à la voiture concernée (voir aussi art. 254-2 pour le Groupe Voitures de Production - Groupe N).
En ce qui concerne les variantes-kits (VK), elles ne sont utilisables que dans les conditions indiquées par le constructeur sur la fiche d'homologation.
Ceci concerne en particulier les groupes de pièces qui doivent obligatoirement être considérés dans leur ensemble par le concurrent, et éventuellement les spécifications devant être respectées.
2) Evolution du type (ET) :
(voir aussi art. 254-2 pour le Groupe Voitures de Production (Groupe N).
La voiture doit correspondre à un stade d'évolution donné (indépendamment de sa date réelle de sortie d'usine), et donc une évolution doit être appliquée intégralement ou ne pas l'être du tout.
En outre, à partir du moment où le concurrent aura choisi une évolution particulière, toutes les évolutions précédentes doivent également être appliquées, sauf s'il y a incompatibilité entre elles.
Par exemple, si deux évolutions sur les freins ont lieu successivement, on utilisera uniquement celle correspondant par la date au stade d'évolution de la voiture.
3) Evolution Sportive (ES) :
La fiche ES se référant à une extension préalable, ou à la fiche de base, la voiture doit correspondre au stade d'évolution correspondant à cette référence ; de plus, l'évolution sportive doit être appliquée intégralement.

2.1.9. Parties mécaniques :
Toutes celles nécessaires à la propulsion, la suspension, la direction et le freinage, ainsi que tous accessoires mobiles ou non qui sont nécessaires à leur fonctionnement normal.

2.1.10. Pièce d'origine ou de série :
Pièce ayant subi toutes les phases de fabrication prévues et effectuées par le constructeur du véhicule considéré, et montée sur le véhicule à l'origine.

2.1.11. Composite :
Matériau formé de plusieurs composants distincts dont l'association confère à l'ensemble des propriétés qu'aucun des composants pris séparément ne possède.

2.2. DIMENSIONS
Périmètre de la voiture vue de dessus :
Il s'agit de la voiture telle que présentée sur la grille de départ, pour l'épreuve considérée.

2.3. MOTEUR

2.3.1. Cylindrée :
Volume V engendré dans le (les) cylindre(s) moteur par le déplacement ascendant ou descendant du (des) piston(s).
$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$
avec : d = alésage
l = course
n = nombre de cylindres

2.3.2. Suralimentation :
Augmentation de la pression de la charge de mélange air-carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la pression engendrée par la pression atmosphérique normale, l'effet d'inertie et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen, quel qu'il soit.
L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation (voir 252-3.1 des Prescriptions Générales).

2.3.3. Bloc-cylindres :
Le carter de vilebrequin et les cylindres.

2.3.4. Collecteur d'admission :
Dans le cas d'une alimentation par carburateurs :
- Capacité recueillant le mélange air-carburant à la sortie du(des) carburateur(s) et allant jusqu'au plan de joint de la culasse.
Dans le cas d'une alimentation par injection et mono papillon :
- Capacité s'étendant du corps de papillon inclus au plan de joint de la culasse, collectant et régulant le débit d'air ou du mélange air carburant.
Dans le cas d'une alimentation par injection et multi-papillon :
- Capacité s'étendant des papillons inclus au plan de joint de la culasse, collectant et régulant le débit d'air ou du mélange air carburant.
Dans le cas d'un moteur diesel :
- Système fixé sur la culasse distribuant l'air depuis une entrée d'air ou un conduit unique jusqu'aux orifices de la culasse.

2.3.5. Collecteur d'échappement :
Capacité regroupant à tout moment les gaz d'au moins deux cylindres à la sortie de la culasse et allant jusqu'au premier plan de joint le séparant de la continuation du système d'échappement.

2.3.6. Pour les voitures à turbocompresseur, l'échappement commence après le turbocompresseur.

2.3.7. Carter d'huile :
Les éléments boulonnés en dessous et au bloc-cylindres qui contiennent et contrôlent l'huile de lubrification du moteur.
Ces éléments ne doivent comporter aucune fixation du vilebrequin.

2.3.8. Compartiment moteur :
Volume délimité par l'enveloppe structurale la plus proche entourant le moteur.

2.3.9. Lubrification par carter sec :
Tout système utilisant une pompe pour transférer de l'huile d'une chambre ou d'un compartiment à un autre, à l'exclusion de celle utilisée uniquement pour la lubrification normale des éléments du moteur.

2.3.10. Joint statique pour parties mécaniques :
La seule fonction d'un joint est d'assurer l'étanchéité entre deux pièces minimum, immobiles l'une par rapport à l'autre.
La distance entre les faces des pièces séparées par le joint doit être inférieure ou égale à 5 mm.

2.3.11. Echangeur :
Elément mécanique permettant l'échange de calories entre deux fluides.
Pour les échangeurs particuliers, on nommera le premier fluide comme le fluide à refroidir et le deuxième comme fluide permettant ce refroidissement.
Exemple : Echangeur Huile/Eau (l'huile est refroidie par l'eau).

2.3.12. Radiateur :
C'est un échangeur particulier permettant de refroidir un liquide par l'intermédiaire de l'air.
Echangeur Liquide/Air.

2.3.13. Intercooler ou Echangeur de Suralimentation :
C'est un échangeur, situé entre le compresseur et le moteur, permettant de refroidir l'air compressé par l'intermédiaire d'un fluide.
Echangeur Air/Fluide.

2.4. TRAIN ROULANT
Le train roulant se compose de toutes les parties de la voiture totalement ou partiellement non suspendues.

2.4.1. Roue :
Le voile et la jante.
Par roue complète, on entend le voile, la jante et le pneumatique.

2.4.2. Surface de frottement des freins :
Surface balayée par les garnitures sur le tambour, ou par les plaquettes sur les deux faces du disque lorsque la roue décrit un tour complet.

2.4.3. Suspension Mac Pherson :
Tout système de suspension comprenant un élément télescopique n'assurant pas nécessairement la fonction d'amortissement et/ou de suspension et portant la fusée, articulée en sa partie supérieure sur un seul pivot d'ancrage solidaire de la carrosserie (ou du châssis) et pivotant en sa partie inférieure sur un levier transversal assurant le guidage transversal et longitudinal, ou sur un levier transversal simple maintenu longitudinalement par une barre anti-roulis ou une biellette de triangulation.

2.4.4. Essieu de torsion :
Essieu constitué de deux bras tirés longitudinaux reliés chacun à la caisse par une articulation, et reliés rigidement entre eux par un profil transversal dont la rigidité en torsion est faible comparée à sa rigidité en flexion.

2.5. CHASSIS – CARROSSERIE

2.5.1. Châssis :
Structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de la dite structure.

2.5.2. Carrosserie :
- à l'extérieur : toutes les parties entièrement suspendues de la voiture, léchées par les filets d'air.
- à l'intérieur : l'habitacle et le coffre à bagages.

Il convient de distinguer les groupes suivants de carrosserie :
1) carrosserie complètement fermée ;
2) carrosserie complètement ouverte ;

3) carrosserie transformable : à capote souple, rigide, manoeuvrable ou à dôme amovible.

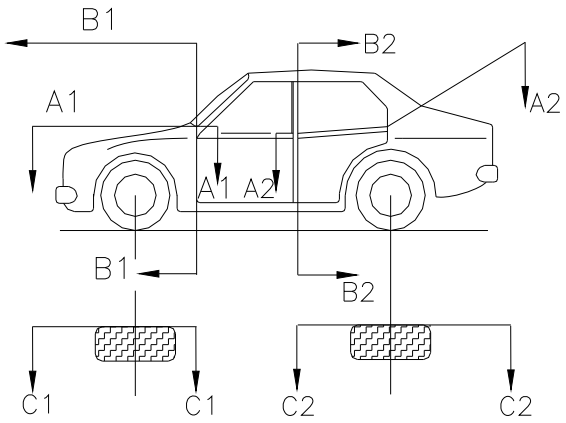
2.5.3. Siège :
Les deux surfaces constituant le coussin de siège et le dos de siège ou dossier.
Dos de siège ou dossier :
La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale d'une personne normalement assise, vers le haut.
Coussin du siège :
La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale de cette même personne, vers l'avant.

2.5.4. Coffre à bagages :
Tout volume distinct de l'habitacle et du compartiment moteur et placé à l'intérieur de la structure du véhicule.
Ce volume est limité en longueur par les structures fixes prévues par le constructeur et/ou par la face arrière des sièges les plus en arrière dans leur position la plus reculée, et/ou, le cas échéant, inclinée à 15° vers l'arrière au maximum.
Ce volume est limité en hauteur par les structures fixes et/ou les séparations amovibles prévues par le constructeur ou, à défaut, par le plan horizontal passant par le point le plus bas du pare-brise.

2.5.5. Habitacle :
Volume structural intérieur dans lequel se placent le pilote et les passagers.

2.5.6. Capot-moteur :
Partie extérieure de la carrosserie qui s'ouvre pour donner accès au moteur.

2.5.7. Aile :
Une aile est la partie définie selon le dessin 251-1.



Aile avant : partie léchée par les filets d'air, limitée par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C1/C1), le bord avant de la porte avant (B1/B1), et située sous le plan parallèle aux seuils de porte et tangent aux coins inférieurs de la partie visible du pare-brise (A1/A1).
Aile arrière : partie léchée par les filets d'air, limitée par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C2/C2), le bord avant de la porte arrière (B2/B2), et située sous le bord inférieur de la partie visible de la glace de la porte latérale arrière, et sous la tangente au coin inférieur de la partie visible de la lunette arrière et au coin inférieur arrière de la partie visible de la glace latérale de porte arrière (A2/A2).

Dans le cas d'une voiture à deux portes, B1/B1 et B2/B2 seront définis par l'avant et l'arrière de la même porte.

2.5.8. Persiennes :
Assemblage de lamelles inclinées permettant de dissimuler un objet situé derrière elles tout en laissant l'air circuler à travers.

2.6. SYSTEME ELECTRIQUE
Phare : toute optique dont le foyer lumineux crée un faisceau de profondeur dirigé vers l'avant.

2.7. RESERVOIR DE CARBURANT

Toute capacité contenant du carburant susceptible de s'écouler par un moyen quelconque vers le réservoir principal ou vers le moteur.

2.8. BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

- Elle est composée d'un convertisseur de couple hydrodynamique, d'une boîte à trains épicycloïdaux munis d'embrayages et de freins multidisques possédant un nombre de rapports de démultiplication déterminé, et d'une commande de changement de rapport.
Le changement de rapport de démultiplication peut s'effectuer automatiquement sans désaccoupler le moteur et la boîte de vitesses donc sans interruption de la transmission du couple moteur.
- Les boîtes de vitesses à variation de démultiplication continue sont considérées comme des boîtes de vitesses automatiques avec la particularité de comporter une infinité de rapports de démultiplication.